

БОГАТЫЕ НАСЛЕДНИКИ

ЯРОСТНАЯ КОНКУРЕНЦИЯ МЕЖДУ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМИ РОЖДАЕТ СУПЕРСОВЕРШЕННЫЕ ГРУЗОВИКИ. И КРОМЕ ГЛАВНОЙ ЗАДАЧИ — УЛУЧШЕНИЯ ЭКОНОМИКИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТРАНСПОРТА — ПРИ ЭТОМ НЕОБХОДИМО РЕШАТЬ И ДРУГИЕ. ЕЩЕ НЕДАВНО КОНСТРУКТОРОВ БОЛЬШЕ ВСЕГО ВОЛНОВАЛИ ЭКОЛОГИЧНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ. ПРАВДА, ТЕНДЕНЦИИ МОГУТ И ИЗМЕНИТЬСЯ. ВЕДЬ ТЕ НОВИНКИ, КОТОРЫЕ НАМ ПРЕДЛАГАЮТ СЕГОДНЯ, СОЗДАНЫ, В СУЩНОСТИ, В ДРУГУЮ ЭПОХУ.

ВЯЧЕСЛАВ МАМЕДОВ

Создание новой модели автомобиля начинается сразу после запуска в производство предыдущей. Поэтому то, что появилось на нашем рынке в кризисные месяцы, разрабатывали как раз в годы стабильного роста спроса. Однако некоторые концепции могут обрести новую ценность, не меняясь по сути. Например, избыток грузовиков на дорогах Европы вызвало повышение нагрузки на окружающую среду и дефицит водителей. Сегодня проблема кадров перешла в совершенно иную плоскость, но остается актуальным вопрос экологичности. А желание повысить производительность работы автотранспорта будет неизменным в любую эпоху. И для решения этих проблем вполне подходят средства, предложенные еще в период процветания.

ЧЕМ БОЛЬШЕ, ТЕМ ВЫГОДНЕЕ Непрерывный рост объема перевозок сопровождался заметным увеличением парка магистральных автопоездов и ростом потребления горючего, что при высоких ценах на нефть снижало эффективность перевозок. Увеличение численности грузового парка к 2009 году на 30% по сравнению с 2000 годом пагубно отразилось и на экологической обстановке в Европе, что вызвало негативную реакцию населения и властей. Специалисты Volvo Trucks считают, что роста числа грузовиков и, соответственно, увеличения вредного воздействия на окружающую среду можно избежать, если повысить допустимые размеры автопоездов. Сейчас в Евросоюзе разрешена максимальная длина 18,75 м, а полная масса ограничена 40 т. Шведы предлагают распространить на другие страны их стандарт — длина до 29,25 м и масса 60 т, который также принят в Финляндии. Два автопоезда длиной 29,25 м выполняют работу двух автопоездов длиной 16,5 м (в составе седельного тягача и прицепа) и одного автопоезда длиной 18,75 м, состоящего из одного грузовика и прицепа. Исходя из этого, парк автомобилей, требуемых для перевозки одинакового объема груза, можно будет сократить на треть, поскольку работу трех тягачей будут выполнять два. Экономия топлива должна в этом случае составить не менее 16%, уменьшится загроможденность автомагистралей и суммарный объем вредных выбросов в атмосферу.

Вопросы законодательства сами автопроизводители не решают. Однако хотят быть готовыми к изменениям. Для больших автопоездов необходимы более мощные тягачи, и поэтому в гамме Volvo серии FH16 есть автомобили с двигателями особо большой мощности — свыше 600 л. с. Преимущество высококомнатных двигателей особенно заметно на заснеженных и горных дорогах, где они обеспечивают движение автопоездов с большей средней скоростью. До февраля 2006 года автомобили комплектовали 610-сильными двигателями, с февраля 2006 года начали устанавливать 660-сильные моторы, а 7 января 2009 года состоялась презентация обновленного семейства Volvo FH16G с новым 700-сильным двигателем, благодаря которому эти автомобили стали самыми мощными из всех серийно выпускаемых в мире. Максимальный крутящий момент нового двигателя достигает 3150 Нм,

ТО, ЧТО ПОЯВИЛОСЬ НА НАШЕМ РЫНКЕ В ЭТИ КРИЗИСНЫЕ МЕСЯЦЫ, РАЗРАБАТЫВАЛИ КАК РАЗ В ГОДЫ СТАБИЛЬНОГО РОСТА СПРОСА. ОДНАКО НЕКОТОРЫЕ КОНЦЕПЦИИ МОГУТ ОБРЕСТИ НОВУЮ ЦЕННОСТЬ, НЕ МЕНЯЯСЬ ПО СУТИ



ТРЕТЬЕ ПОКОЛЕНИЕ MERCEDES-BENZ ACTROS, КАК И ПЕРВЫЕ ДВА, ОТМЕЧЕНО ТИТУЛОМ «ГРУЗОВИК ГОДА»



RENAULT MAGNUM ПРИВЕЗЕТ ШИК НА РОССИЙСКИЕ ДОРОГИ

при этом мотор соответствует экологическим нормам «Евро-5», вступающим в силу в Европе с 1 октября.

Повышение мощности 16-литрового двигателя с 660 до 700 л. с. не такая уж большая проблема. Но тут дело не только в прибавке лошадиных сил. «Сложность задачи заключалась не в достижении этого результата, — поясняет Хенрик Линдберг, главный инженер проекта, — а в том, что увеличение мощности должно было сопровождаться снижением выбросов и сохранением прежних параметров расхода топлива». Прежние моторы соответствовали нормам «Евро-4», а нормы «Евро-5» предусматривают сокращение выбросов оксидов азота на 40%.

ВСЕ ДЛЯ БЛАГА ЧЕЛОВЕКА На презентации модернизированных версий семейств FH и FM многие специалисты недоумевали: никаких изменений в силовые агрегаты и трансмиссии внесено не было. Оказывается, суть дорогостоящего обновления заключалась в том, чтобы водить новые машины было удобнее и легче. Нехватка водителей грузовиков стала серьезным сдерживающим фактором повышения объема перевозок автотранспортом в странах Европы. Только в Швеции ежегодно требовалось 7 тыс. новых водителей. Поэтому Volvo Trucks решила облегчить привлечение новых кадров в транспортный бизнес.

ДОКЛАД ОБ УГОНЕ

Недавние исследования показали, что каждый год угоняется около 200 тыс. коммерческих автомобилей общей стоимостью около €7 млрд. При этом профессия водителя стала значительно более опасной, чем пять лет назад. За эти годы каждый шестой водитель хоть раз подвергся нападению какого-либо рода. В 60% случаев объектом нападения был грузовик или груз в нем, в остальных

— водителя и их личные вещи. При этом 40% нападений произошло на стоянках грузовиков. Даже если целью противоправных действий является не автомобиль или его груз, вред наносится и перевозчику. Кроме возможного ущерба здоровью водителя и его моральному состоянию такие ситуации приводят к нарушению графика движения машин, что обычно означает материальные потери. Чтобы защитить дальнотойщи-



В КАБИНЕ VOLVO FH РЕГУЛИРУЕТСЯ ДАЖЕ КРОВАТЬ

ков и их автомобили, компания Volvo Trucks организовала совместное предприятие с фирмой Securitas и начала предлагать покупателям автомобилей новую охранную систему на базе известной информационной системы Dupafleet. Опытные водители в экстренной ситуации получили возможность нажать специальную кнопку в кабине грузовика, тем самым сигнализируя об опасности в специальный Центр Securitas. Из этого

В модернизированных кабинах нашли отражение многочисленные пожелания шоферов, высказанные ими во время опросов. Например, рычаг коробки передач отодвинут, чтобы создать больше свободного пространства. Появилось вращающееся кресло пассажира, а изголовье койки можно регулировать. Система освещения получила плавную регулировку. Сейчас вопрос привлечения водителей уже не столь актуален. Но комфорт и хорошее настроение повышают эффективность работы водителя, что положительно сказывается и на производительности машины, и на безопасности движения. Сегодня именно утомление водителей стало одной из главных причин ДТП.

В том же направлении происходит совершенствование флагмана Renault Trucks — Magnum. Его кабина увеличена в высоту до двух метров, и теперь покупатель может выбрать из довольно обширного списка вариантов оснащения. Например, кресло пассажира может быть поворотным или фиксированным, но на специальной подвеске. Также предусмотрено множество отсеков для багажа и мелких вещей — их суммарный объем достигает 1 тыс. л. Топ-версия Excellence помимо кондиционера и аудиосистемы также предлагает две розетки — на 12 и 24 В и электропривод подъема кабины. Остается только вопрос, насколько комфорт водителя будет важен для покупателей грузовиков в нынешних условиях.

ПОБЕДА БЕЗОПАСНОСТИ Титул «Грузовик 2009 года» в Европе получил магистральный тягач Mercedes-Benz Actros III третьего поколения. Члены жюри мотивировали свое решение тем, что он оснащен большим количеством новых систем безопасности. Концерн Daimler может гордиться: этого престижного титула удостоивались все поколения этого семейства. Первый Actros дебютировал в 1996 году и продемонстрировал высокий научный и технологический потенциал марки. После модернизации в 2002 году второе поколение модели закрепило успех на мировых рынках, став самым популярным грузовиком в своем классе.

Внешне третье поколение отличается более эмоциональным и в то же время функциональным дизайном. Новый Actros также может похвастаться повышенной комфортабельностью. По многим параметрам Actros приближается к легковым автомобилям: рулевое управление стало «острее» и обеспечивает лучшую курсовую устойчивость и невосприимчивость к «колебности», столь часто встречающейся на российских дорогах. Это повышает не только комфортабельность автомобиля, но и безопасность движения. Из «легкового» мира пришла и система предупреждения о пересечении линий разметки. Порадует машина и на стоянке: легкую чистку кабины можно осуществлять с помощью сжатого воздуха, который подает специальная система.

Набор систем безопасности теперь предлагают в виде пакетов Classic Safety и Top Safety. Пакет Top Safety включает в себя все доступные системы безопасности, в том числе Active Brake Assist. В Германии работа о безопасности окупается в процессе эксплуатации — страховая компания Allianz предоставляет владельцам машин с максимальным набором средств безопасности скидку 10%, что позволяет экономить до €800 в год.

Роль антикризисных дополнений играют пакеты оборудования Economy. Пакет Economy Classic включает в себя автоматические предохранители, регулируемые обтекатели и тормоз-замедлитель Voith, который уменьшает износ тормозных колодок и повышает удобство управления и безопасность движения при длительных спусках на горных дорогах. Для седельных тягачей в этот же пакет входит не требующее обслуживания компактное седельно-цепное устройство. Магистральные тягачи Actros снабжаются дизелями V6 рабочим объемом 11,9 л с диапазоном мощности от 320 до 476 л. с. (шесть вариантов) и V8, которые при рабочем объеме 15,9 л развивают мощность от 510 до 598 л. с. (три варианта). Все двигатели удовлетворяют требованиям «Евро-5».

В стандартной комплектации все дорожные версии Actros оснащены полностью автоматизированной трансмиссией Mercedes PowerShift-2. Механическая коробка передач оснащена электронной системой управления, которая при выборе передачи учитывает множество параметров. Оптимизация процесса переключения позволяет экономить топливо, а также увеличить ресурс многих узлов. Ну и, конечно, упростить работу водителя. ■

пользуют аналогичные системы. Основой для них служат навигаторы, которые используются для контроля маршрута и режима движения машин. Дооснастить ими можно практически любой автомобиль. «Тревожные кнопки», если они есть, могут передавать сигнал на диспетчерский пульт компании, которая специализируется на защите автомобилей от угона. При желании можно дополнить систему и функцией от-

ключения подачи топлива. Предложение Volvo может заинтересовать те компании, которые отправляют свои автомобили в Западную Европу. Обычно такие системы основаны на приемниках, работающих с навигационной системой GPS. Глава МВД РФ Рашид Нургалиев неоднократно высказывал мнение о том, что следует расширить применение российской навигационной системы ГЛОНАСС.

